Deutscher Bundestag **Drucksache 17/565**

17. Wahlperiode 27. 01. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Iris Gleicke, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Wettbewerbsbedingungen des Schienenverkehrs in Deutschland

Deutschland ist das einzige Land in Europa, das bei Bahntickets ab 50 km den vollen Mehrwertsteuersatz erhebt. Auch bei internationalen Fahrkarten ist für den deutschen Streckenteil der volle Mehrwertsteuersatz fällig, während internationale Flugtickets von der Mehrwertsteuer völlig befreit sind. Damit wird der klimafreundliche Schienenverkehr im Vergleich zum Flugverkehr künstlich verteuert.

Die Bahnen zahlen – im Personen- wie im Güterverkehr – ausnahmslos für jeden auf der Schiene zurückgelegten Kilometer eine Schienen-Maut, während die Lkw-Maut auch weiterhin nur auf Autobahnen für Lkw mit mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht gilt. Der Fernbusverkehr ist bislang völlig von der Maut befreit.

Derzeit werden allein die elektrisch betriebenen Schienenbahnen sowohl durch die Stromsteuer als auch durch den Emissionshandel belastet. Obwohl die Klimaschutzinstrumente grundsätzlich zu begrüßen sind, dürfen sie jedoch nicht dazu führen, dass ausgerechnet der Verkehrsträger mit einer der besten CO_2-Bilanzen durch die Doppelbelastung am stärksten zur Kasse gebeten wird.

Allein bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) macht die Stromsteuer nach Angaben des Konzerns über ein Drittel der Abgaben und Steuern auf Energie in Höhe von rund 380 Mio. Euro aus.

Im Gegensatz zum elektrisch betriebenen Schienenverkehr sind die $C0_2$-Emissionen aus dem Straßen- und Luftverkehr aktuell nicht vom Handel erfasst. Ab 2013 drohen mit der vollständigen Versteigerung der Emissionsrechte für die Erzeugung von Bahnstrom dem Schienenverkehr Mehrkosten in Höhe von über 300 Mio. Euro. Das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) kommt zu dem Schluss, dass die Bahn gezwungen sein wird, die steigenden Kosten auf die Fahrpreise zu überwälzen. Dadurch könnte die Deutsche Bahn AG jährlich rund 2,5 Millionen Bahnkunden verlieren. Zwar soll auch der Flugverkehr ab 2012 in den Handel einbezogen werden. Allerdings sind die Minderungsvorgaben weit weniger anspruchsvoll.

Hinzu kommt, dass der Schienenverkehr in Deutschland durch die geplante Zulassung von Busfernlinien entsprechend einer Änderung des § 13 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) einen Konkurrenten auf der Straße bekommen soll.

Auch will die französische Staatsbahn SNCF über ihre Tochterfirma Keolis der DB AG mit eigenen Schienenfernverbindungen von Frankfurt nach Hamburg

und Berlin Konkurrenz machen. Auch wenn Wettbewerb grundsätzlich zu begrüßen ist, ist zu beachten, dass Frankreich trotz entsprechender EU-Vorgaben hohe protektionistische Hürden errichtet, um den dortigen Zugverkehr vor ausländischer Konkurrenz zu schützen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung überhaupt das Ziel, den Marktanteil des Schienenverkehrs am Gesamtmarkt zu steigern?
2. Aus welchen Gründen ist das Ziel, den Marktanteil des Schienenverkehrs zu steigern, im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP nicht ausdrücklich erwähnt?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung z. B. aus der Kommentierung des Koalitionsvertrages durch „Allianz pro Schiene“, wonach es der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien in der Verkehrspolitik „an Geist, Phantasie und klaren Zielen“ fehle und beim Thema Bahn die neue Bundesregierung lediglich eine Zuschauerrolle einnähme?
4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung z. B. aus der Kommentierung des Koalitionsvertrages durch den Verband der Bahnindustrie, wonach angesichts der dringend gebotenen klimapolitischen Wende sowohl das klare Bekenntnis zur Schiene als auch ein überzeugendes verkehrspolitisches Gesamtkonzept fehle?
5. Was bedeutet die im Koalitionsvertrag zu findende Erklärung, dass die Bundesregierung das Unternehmen Deutsche Bahn AG in seiner positiven Entwicklung begleiten wird?
6. Verbergen sich dahinter konkrete Maßnahmen?
7. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Wettbewerbsbedingungen der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu verbessern?
8. Wie steht die Bundesregierung zu einer Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes auf 7 Prozent auch im Fernverkehr?
9. Welche Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen erwartet die Bundesregierung bei einer Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes auf die Fahrpreise?

   Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie hoch der zu erwartende Passagieranstieg sein wird?
10. Wenn nein, plant die Bundesregierung hierzu entsprechende Untersuchungen?
11. Gibt es Pläne der Bundesregierung, den elektrifizierten Schienenverkehr von der Stromsteuer zu befreien oder zumindest zu entlasten?
12. Plant die Bundesregierung ein Ausgleich für die Belastung des Schienenverkehrs durch die dritte Stufe des Emissionshandels oder die Förderung von Investitionen in Anlagen zur Erzeugung von Bahnstrom aus erneuerbaren Energien?
13. Aus welchen Gründen plant die Bundesregierung eine Zulassung der Busfernlinien entsprechend einer Änderung des § 13 PBefG, obwohl bereits durch das bestehende Genehmigungsverfahren ein ergänzender Fernbusverkehr möglich ist, wo die Zugverbindungen nicht ausreichen?
14. Welche Auswirkungen auf den Schienenverkehr erwartet die Bundesregierung durch eine generelle Zulassung der Fernbusverkehre?

15. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland e. V., dass bei einer Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs zwecks eines fairen Wettbewerbes auch für Fernbusse eine Straßen-Maut zu erheben ist?
16. Welche Initiativen plant die Bundesregierung, um eine Marktöffnung in Frankreich für den ausländischen Schienenverkehr zu erreichen?
17. Welche Ziele setzt sich die Bundesregierung für die nächsten Jahre bezüglich der Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs in Anbetracht der Tatsache, dass die französische Regierung erhebliche Investitionen in den Ausbau des Schienenverkehrs tätigt, um den Marktanteil des französischen Schienengüterverkehrs bis zum Jahre 2022 auf 25 Prozent zu steigern?

Berlin, den 27. Januar 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333